IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 251)
z dnia 26 stycznia 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 251)

26 stycznia 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie informacji na temat sprawozdania z funkcjonowania rynku transportu kolejowego oraz sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2021 r.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tomasz Rurka** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Szymon Tyburski** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Mirosław Skubiszyński** wiceprezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie.

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Witam pana prezesa Górę.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie rozpatrzenie informacji prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat sprawozdania z funkcjonowania rynku transportu kolejowego oraz sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2021 r. Czy są uwagi do porządku obrad? Nie ma, przystępujemy więc do realizacji porządku dziennego.

Proszę pana prezesa Ignacego Górę o zabranie głosu i przedstawienie sprawozdania.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przedstawię informację Urzędu Transportu Kolejowego na temat funkcjonowania rynku transportu kolejowego oraz stanu bezpieczeństwa za 2021 r. Jeśli państwo pozwolicie, zakończył się 2022 r. i tam, gdzie mamy statystyki, będę odnosił się również do 2022 r., żeby pokazać, jakie są trendy.

Jeżeli chodzi o liczbę pasażerów, którzy w 2021 r. zostali przewiezieni przez wszystkich przewoźników pasażerskich – ta liczba to ponad 245 mln. Jest to oczywiście więcej niż w 2020 r., ale 2020 r. to spadek, pandemia i wszyscy wiemy, że pasażerów było zdecydowanie mniej. W naszej ocenie 2021 r. był rokiem odbudowy. Pozwolę sobie przypomnieć, że w dalszym ciągu duża grupa osób czynnych zawodowo pracowała jeszcze zdalnie i również zdalnie prowadzona była nauka w szkołach wyższych, średnich i podstawowych, co oczywiście miało wpływ na wyniki przewozowe.

Jeżeli chodzi o 2022 r., tutaj podaliśmy wyniki, które jeszcze nie są oficjalne, dlatego że przewoźnicy pasażerscy jeszcze nam te dane raportują, ale mogę śmiało powiedzieć, że to nawet więcej niż liczba, która została wskazana na wykresie. Jest to ponad 342 mln pasażerów. 2022 r. jest więc rokiem rekordowym. Na kolejnym wykresie jest rok sprzed pandemii, który był dla nas rekordowy. Przewieźliśmy wtedy 336 mln pasażerów, a jak powiedziałem, w 2022 r. przewieźliśmy ponad 342 mln pasażerów.

Chciałbym przekazać państwu informację o tym, jak wyglądał wskaźnik wykorzystania kolei w poszczególnych województwach. Wykorzystanie kolei rozumiemy jako iloraz liczby pasażerów, którzy korzystali z usług kolei, i liczby mieszkańców danego województwa. Jeżeli chodzi o Polskę, przeciętny Kowalski korzystał z pociągu ponad sześć razy. To jest średnia na całą Polskę. Współczynnik, ten rok 2020 do roku 2021, wzrósł o jeden. To, co zasługuje na uwagę, to to, że wzrósł nie tylko w całym kraju, ale wzrósł również w poszczególnych województwach rozpatrywanych indywidualnie.

Sytuacja jest taka, że niemal połowa pasażerów, prawie 50%, przypada na dwa województwa, jeżeli chodzi o korzystanie z usług kolei. To jest województwo mazowieckie, ponad 30%, i pomorskie –19%. Natomiast jeżeli chodzi o inne województwa, w których pasażerowie korzystali z kolei najczęściej, oprócz dwóch wymienionych jest to województwo dolnośląskie i województwo wielkopolskie.

To, co zawsze budzi zainteresowanie, to punktualność przewozów pasażerskich. Jeżeli chodzi o wszystkich przewoźników pasażerskich, w 2021 r. punktualność wynosiła nieco ponad 90%. Punktualność pociągów pasażerskich liczy się od szóstej minuty opóźnienia pociągu. Wynika to z przepisów europejskich, z karty i instrukcji UIC.

2020 r. nie jest reprezentatywny, bo on był kryzysowy. Punktualność pociągów pasażerskich była niższa o prawie 5%. Jeżeli chodzi o 2022 r., niestety nie mamy linii trendu, ale punktualność pociągów pasażerskich z całą pewnością była na niższym poziomie. Z orientacyjnych wyliczeń wynika, że była na poziomie ok. 88%, czego nie widać tutaj, na wykresie.

Pozwolą państwo, że przejdę do omawiania wyników pracy przewozowej. Jeżeli chodzi o pociągi towarowe, w 2021 r. przewieźliśmy prawie 247 mln ton towarów. Było to więcej o prawie 9% niż w 2020 r. Jeżeli chodzi natomiast o 2022 r., był on zdecydowanie lepszy: przewoźnicy towarowi przewieźli ponad 250 mln ton towarów.

To, co zawsze wszystkich interesuje, to masa towarów, która została przewieziona transportem kolejowym, transportem intermodalnym. Tutaj jest pokazany trend od 10 lat. Jak państwo zauważycie, z całą pewnością linia trendu jest wzrostowa do 2021 r., w którym transportem intermodalnym przewieźliśmy ponad 26 mln ton ładunków. Niestety z uwagi na wszystko, co dzieje się na wschodzie Europy, wygląda na to, że w 2022 r. zanotujemy ilość masy przewiezionej w intermodalu na podobnym poziomie jak w 2021 r. Może to być trochę więcej, może być trochę mniej, tego jeszcze nie wiemy, obliczamy to, natomiast będzie to liczba ok. 27 mln ton. Tego przyrostu rok do roku, jak notujemy i widzimy, jest ok. 10%. Tutaj wzrastało nam od 10 lat. W 2022 r. już z całą pewnością tego nie zanotujemy.

Szanowni państwo posłowie, szanowni państwo, wszystkich zainteresowanych wynikami, statystykami, jeżeli chodzi o pracę przewozową, ale nie tylko, jeżeli chodzi o dane o infrastrukturze kolejowej, jeżeli chodzi o dane o bezpieczeństwie, zapraszam na stronę UTK: dane.utk.gov.pl. Tutaj znajdziecie państwo wszelkie dane, które państwa interesują, a które dotyczą szeroko pojętego obszaru kolejowego. Chciałbym też powiedzieć, że dane są aktualizowane co miesiąc.

Pozwolą państwo, że przejdę do omawiania bezpieczeństwa polskiego systemu kolejowego. Bezpieczeństwo polskiego systemu kolejowego od prawie zawsze oceniamy, zaczynając od wskazywania miernika wypadkowości. Miernik wypadkowości to stosunek liczby wypadków do wykonanej pracy eksploatacyjnej. Doskonale widać to na wykresie. Linia trendu jest odwrócona. Nie jest tak jak w przewozach intermodalnych, że wozimy więcej. Tutaj miernik wypadkowości zmniejsza się rok do roku, co oczywiście z punktu widzenia bezpieczeństwa jest bardzo dobre, bo świadczy o tym, że zdarzeń, wypadków i incydentów kolejowych było mniej i polski system kolejowy jest bezpieczny. W 2022 r. miernik wypadkowości będzie na poziomie podobnym jak w 2019 r., natomiast miernik wypadkowości, który został tutaj wskazany i który wynosi 2,08, może ulec zmianie.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o wypadki kolejowe, ponad 70% wypadków kolejowych to wypadki, które zdarzają się na przejściach kolejowo-drogowych. Zasadniczo nie są one zawinione przez system kolejowy. 28% wypadków to wypadki, które zdarzają się na tzw. dzikich przejściach. Tutaj jest dużo samobójstw. Oczywiście otrzymujemy informacje od odpowiednich służb, od Policji i od prokuratury. Jeżeli oni zakończą postępowanie

w danej sprawie i stwierdzą, że było to samobójstwo, oczywiście my też to przekwalifikujemy. Wtedy ten miernik spada. W ocenie UTK, w mojej osobistej ocenie, jeżeli miernik wypadkowości jest liczbą zbliżoną do dwóch, to świadczy to o tym, że jest on na bezpiecznym poziomie, co oczywiście wcale nie świadczy o tym, że nie może być mniejszy. Chcemy, żeby był mniejszy. O pewnych działaniach, które UTK podejmuje wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury, również państwa posłów poinformuję.

Przechodzę do liczb. W 2021 r. było 511 zdarzeń kolejowych. Jest to rok zamknięty, cały, tutaj żadnego przekwalifikowania już nie będzie. Zdarzenia rozumiemy jako wypadki i incydenty kolejowe. Jeżeli chodzi o dane, które mogą się jeszcze zmienić, w 2022 r. tych wypadków było 569.

Troszeczkę wspominałem o wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych. W 2021 r. tych wypadków było 216, w 2020 r. było ich 169, a jeżeli chodzi o 2022 r., ta liczba wynosi 181, czyli odnosząc to do 2021 r., wypadków na przejazdach było o 30 mniej. Zmniejszyła się liczba zabitych podczas zdarzeń kolejowych, co też jest dobrą informacją. Były to 42 osoby. W 2021 r. było ich niestety 48.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych, to naprawdę bardzo obciąża system kolejowy, stwarza bardzo duże zagrożenie. Chciałbym również odnieść się do tego, jaki mamy pomysł, żeby poprawić bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. Oprócz akcji, które podejmujemy wspólnie z zarządcą infrastruktury, z Ministerstwem Infrastruktury, które wskazują na zagrożenia i które są adresowane do całego społeczeństwa po to, żeby z jednej strony wskazać, a potem uświadamiać i zapobiegać takim wypadkom, chcielibyśmy – takie działania zostały już podjęte – wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe kategorii D, których jest najwięcej na sieci, bo jest ich ponad 4,5 tys., wyposażać w urządzenia monitorujące wszystko, co dzieje się na przejeździe kolejowo-drogowym, i w automatyczny sposób przesyłające do odpowiednich służb wszystkie przypadki, kiedy kierowcy – zwłaszcza kierowcy – nie przestrzegają obowiązujących przepisów.

Dzisiaj już wiemy, że tą odpowiednią służbą będzie Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Instytucja ta będzie nakładała na kierowców mandaty karne. Chcąc w pewien sposób dyscyplinować społeczeństwo, czasami trzeba również nakładać mandaty. Jesteśmy głęboko przekonani, że na początku chcielibyśmy założyć monitoring, jeżeli chodzi o przejazdy kolejowo-drogowe kategorii D, w liczbie ok. 500. To będzie 500 wskazanych przez zarządcę infrastruktury przejazdów, które z naszego punktu widzenia stwarzają największe zagrożenie. Kwalifikując te przejazdy, bierzemy pod uwagę szereg aspektów. Jest to prędkość pociągów, obciążenie, położenie samego przejazdu, profil linii. Z tych 4 tys. przejazdów chcemy zakwalifikować 500, które stwarzają największe zagrożenie, tak jak powiedziałem wcześniej.

Wydaje się, że pierwsze takie instalacje na większą skalę rozpoczniemy jeszcze w tym roku. Chciałbym również poinformować, że urządzenia, które monitorują wszystko, co dzieje się na przejeździe, są już przetestowane, są wyprodukowane. Jest czterech producentów, którzy te urządzenia produkują i są gotowi na to, żeby zawierać stosowne umowy i instalować takie urządzenia na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D. Tak jak powiedziałem, tych przejazdów jest najwięcej. Na przejazdach kategorii D, gdzie na ogół jest krzyż św. Andrzeja i znak „stop", również zdarza się najwięcej wypadków kolejowych.

Teraz może pokażę króciutki film. On ma kilka sekund. Pokażę państwu, jak działa takie urządzenie. Zobaczymy, czy uda się ten film włączyć. Jeżeli nie, to musimy przejść… Troszeczkę się zablokowaliśmy. Czy ktoś mógłby nam pomóc? Być może jeszcze do tego wrócimy. System jest bardzo prosty, sprawny, tani, co docelowo ułatwi nam instalowanie tego monitoringu na większości przejść kolejowo-drogowych, przejazdów kategorii D.

Drugim obszarem, który z punktu widzenia bezpieczeństwa stwarza dosyć duże zagrożenie, jest niezatrzymanie się przed semaforem, który wskazuje sygnał „stój", lub uruchomienie pojazdu kolejowego bez zezwolenia. W 2021 r. mieliśmy 169 takich zdarzeń, zdarzeń typu SPAD. Co prawda tutaj najwięcej jest przypadków, które polegają na niezatrzymaniu pociągu pasażerskiego przed tzw. wskaźnikiem W4. Jest on widoczny na zdjęciu pod semaforem, a oznacza miejsce zatrzymania czoła pociągu w peronie.

Drugą grupą, bardzo niebezpieczną z punktu widzenia poziomu bezpieczeństwa, jest niezatrzymanie się przed semaforem, który wskazuje sygnał „stój". W 2022 r. ilość tych zdarzeń spadła do 159, czyli jest ich o 10 mniej niż w 2021 r.

Chciałbym pokazać państwu bardzo ciekawe zestawienie. To jest związek między stażem pracy maszynisty na stanowisku maszynisty a uczestniczeniem w zdarzeniach, które są związane z przejechaniem obok semafora ustawionego na sygnał „stój" lub niezatrzymaniem się w miejscu planowego, wyznaczonego zatrzymania. Jak wynika z tego właśnie zestawienia, w największej liczbie zdarzeń SPAD biorą udział maszyniści z najmniejszym stażem pracy, ze stażem pracy do pięciu lat. Jako UTK obserwowaliśmy ten trend od długiego okresu czasu. Za chwileczkę poinformuję państwa, jaki mamy pomysł na to, żeby temu zapobiec.

Jeżeli chodzi o przejechanie obok semafora ustawionego na sygnał „stój", chciałem powiedzieć, że zawsze najsłabszym czynnikiem jest człowiek. Człowieka trzeba wspomagać, dlatego zgodnie z krajowym programem wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym do 2030 r. wyposażymy w ETCS prawie 7 tys. km linii kolejowych. Chciałbym powiedzieć, że ETCS w pełni koryguje wszystkie błędy, które popełnia człowiek, i zabezpiecza przed zdarzeniami kolejowymi, przed wypadkami. Do 2050 r. chcemy wyposażyć ponad 8 tys. km linii w najwyższy poziom ETCS, ale – chyba drugi raz mam przyjemność zwracać szanownym posłom uwagę na to zagadnienie – pozostałe linie są wyposażone w niedoskonałe urządzenia: SHP i czuwak, które nie zabezpieczają przed błędem człowieka.

Wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury podjęliśmy bardzo intensywne działania, które zmierzają do tego, że na pozostałych odcinkach linii kolejowych, a tych pozostałych odcinków jest ok. 11 tys. km, chcemy zastąpić, wyrzucić SHP i czuwak i wyposażyć te linie w najniższą wersję ETCS, w tzw. Limited Supervision. Limited Supervision będzie zabudowywany przede wszystkim w miejscach ustawienia semaforów wjazdowych, wyjazdowych. Oczywiście będzie on zabezpieczał i w pewien sposób korygował błędy, które popełniają maszyniści. W ten sposób zabezpieczymy się przed tym zagrożeniem.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na drugie działanie, które podjęliśmy. Jest to stworzenie Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Niektórzy z państwa posłów wizytowali Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów jeszcze w tamtym roku. Chciałbym powiedzieć, że już od 1 stycznia 2023 r. prezes UTK może przeprowadzać państwowe egzaminy na stanowisko maszynisty. Egzaminy będziemy przeprowadzać w bardzo innowacyjny sposób, z wykorzystaniem symulatorów, a na symulatorach można symulować sytuacje trudne, które zdarzają się bardzo rzadko. Chcemy weryfikować poziom wiedzy, umiejętności kandydatów na maszynistów – po to, żeby przeciwdziałać sytuacjom, o których mówiłem wcześniej, takim, że do zawodu wchodzą młodzi ludzie, którzy do końca nie posiadają wiedzy, nie posiadają umiejętności i przyczyniają się do dużej ilości zdarzeń kolejowych polegających m.in. na przejechaniu obok semafora ustawionego na sygnał „stój".

Kończąc to zagadnienie, chciałbym powiedzieć, że cały czas używam takiego czasu: ośrodek funkcjonuje od 1 stycznia 2023 r., ale jeszcze nie egzaminujemy. Nie egzaminujemy z tego powodu, że zgodnie z obowiązującymi przepisami wszyscy, którzy rozpoczęli kursy, czy to na licencję, czy to na świadectwo maszynisty, kończą na starych zasadach, a stare zasady były takie, że ośrodki, które szkolą, egzaminują. Spodziewamy się pierwszych kandydatów. Myślę, że na licencję będziemy egzaminowali na początku drugiego kwartału.

Wykorzystując okazję, wszystkich państwa posłów, wszystkich państwa tutaj obecnych chciałbym ponownie zaprosić do Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Naprawdę drugiego takiego centrum nie ma w Europie, a nawet nie słyszałem, żeby było na świecie. Mamy czym się pochwalić, poszczycić. Oczywiście nie chodzi o to, żeby się chwalić, ale mamy głębokie przekonanie o tym, że zastosowanie tej weryfikacji, wprowadzenie państwowych egzaminów z całą pewnością bardzo pozytywnie wpłynie na miernik wypadkowości. W wyniku tych działań powinien on spaść.

Proszę państwa, na zakończenie chciałbym bardzo krótko powiedzieć o trzech projektach, które są prowadzone przez UTK. Wszystkie te projekty są prowadzone po to,

żeby poprawiać bezpieczeństwo. Jednym z projektów jest Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego. ABK to warsztaty i konferencje, które bezpłatnie organizujemy dla pracowników wszystkich podmiotów zatrudnionych w sektorze kolejowym. Robimy to po to, żeby zwracać uwagę na zagrożenia, żeby podnosić wiedzę, żeby edukować i w efekcie żeby zmniejszać liczbę zdarzeń kolejowych. Akademia cieszy się bardzo dużą popularnością. Jeżeli chodzi o akademię, która działa niespełna trzy lata, w takich szkoleniach, i stacjonarnych, i zdalnych, i e-learningowych, brało udział łącznie ponad 6 tys. osób.

Króciutko, nie rozwijając tematu, chciałbym powiedzieć, że akademia jest adresowana nie tylko do podmiotów, które funkcjonują na rynku kolejowym, i pracowników zatrudnionych w tych podmiotach, ale również do pracowników UTK, przede wszystkim do inspektorów, bo uważamy, że musimy w sposób ciągły dbać o zapewnienie wiedzy również inspektorów, którzy na co dzień wykonują bardzo odpowiedzialną pracę w postaci nadzoru całego sektora kolejowego.

Kolejnym naszym działaniem, które zostało podjęte w 2016 r. i które jest oczywiście kontynuowane, jest tzw. „Deklaracja kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym". Chodzi tutaj o to, żeby promować samą ideę kultury bezpieczeństwa. Zachęcamy do udziału wszystkich przedsiębiorców, którzy działają na rynku kolejowym, ale jeżeli chodzi o sygnatariuszy, których na ten dzień jest 266, w ten skład wchodzą nie same przedsiębiorstwa kolejowe, ale różne instytucje, szkoły, szkoły średnie, szkoły wyższe. W ramach konkursu, który corocznie organizujemy, promujemy najlepsze pomysły, najlepsze rozwiązania, które poprawiają bezpieczeństwo. Chciałbym również powiedzieć, że „Deklaracja kultury bezpieczeństwa" to również forum dyskusyjne dla całej branży kolejowej.

Już kończąc, chciałbym powiedzieć o kampanii, którą prowadzimy już od 2016 r. Jest to kampania „Kolejowe ABC II", bo to drugi rozdział, który rozpoczęliśmy rok temu. Jeżeli chodzi o część pierwszą, kampania była adresowana przede wszystkim do dzieci. Drugie otwarcie adresowane jest nie tylko do dzieci. Adresowane jest do opiekunów, do dorosłych, do rodziców. W ramach tej kampanii zabawowo edukujemy dzieci, jeździmy do szkół i mówimy o tym, jakie zagrożenia mogą się pojawić, jeżeli chodzi o obszary kolejowe, w tym również przejazdy kolejowo-drogowe. Mówimy również, jak zachowywać się na obszarach kolejowych. Mówimy, jak zachowywać się, jeżeli chodzi o podróżowanie pociągiem i o pewną kulturę podróżowania. Bohaterem kampanii „Kolejowe ABC", która podstawowo jest adresowana do dzieci, jest nosorożec Rogatek. To on jest na każdym takim spotkaniu i zawsze to on edukuje dzieci.

Jeżeli nam się uda, chciałbym pokazać państwu krótki spot.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Otwieram dyskusję. Do głosu zgłosiła się pani poseł Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, na stronie internetowej czytam, że „UTK jest nowoczesnym, przyjaznym i otwartym urzędem zajmującym się bezpieczeństwem i regulacją rynku kolejowego oraz prawami pasażerów". W związku z tym upominam się o prawa pasażerów, którzy podróżują linią kolejową nr 203, Kostrzyn nad Odrą – Krzyż, bo dostaję coraz więcej interwencji na ten temat. Jedną z nich przytoczę: „Jednak to, co zastałem dzisiaj na dworcu PKP w Nowym Drezdenku, nawet nie przypomina czasów PRL-u. Wtedy w poczekalni było ciepło i paliło się światło. Dziś pociąg jak za czasów PRL-u spóźnił się o 50 minut, a w poczekalni zimno i ciemno. Nie wspomnę o szybie wybitej w okienku drzwi".

Mam coraz więcej informacji o tym, że pociągi się spóźniają, że są odwoływane, że nie ma żadnej komunikacji zastępczej. Powiem humorystycznie, że ostatnio siedząc na fotelu dentystycznym, mimochodem usłyszałam rozmowę telefoniczną o tym, że pani pielęgniarka nie dojedzie z okolic Kostrzyna, bo pociąg jest odwołany. Coś się dzieje. Dzieje się coś niesamowitego. Bardzo proszę o interwencję, o kontrolę. Nie wiem, jakie macie państwo możliwości i narzędzia, ale bardzo proszę.

Ponieważ muszę iść na kolejne posiedzenie, bardzo proszę o odpowiedź na piśmie na to, jakie interwencje i jakie efekty tych interwencji będą przez państwa podejmowane. Naprawdę dzieją się tam takie sceny. Mam takich interwencji bardzo, bardzo dużo, coraz więcej, więc bardzo uprzejmie proszę o skontrolowanie i o interwencję.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

W uzupełnieniu do głosu pani poseł Sibińskiej powiem, że w statystykach, które zaprezentował pan prezes, jednoznacznie widać dość odnotowywalny spadek punktualności pociągów. Jeśli ma pan prezes wiedzę, z czego to wynika, również prosiłbym o odpowiedź.

Pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Panie i panowie posłowie, szanowny panie prezesie, mam pytanie. Kilka lat temu Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych przeszła z podległości ministrowi infrastruktury do podległości ministrowi spraw wewnętrznych. Chciałem zapytać, czy w tej strukturze dalej jest to ciało. Jak pan prezes ocenia – czy to cokolwiek zmieniło? O ile dobrze pamiętam, to przeniesienie wymusiła Komisja Europejska jako wskazanie, że może dochodzić do niezapewnienia niezależności komisji w tamtej strukturze.

Drugie pytanie jest takie. Pan prezes przedstawił najbardziej typowe zdarzenia na liniach kolejowych, ale albo tego nie zauważyłem, albo po prostu zabrakło zestawienia tego, ile zdarzeń, ile wypadków, ile incydentów było spowodowanych technicznymi przyczynami, a ile błędem ludzkim. Nie mówię już o zdarzeniach na niestrzeżonym przejeździe kolejowym, bo to jest to, na co – jako pan, jako urząd – mamy najmniejszy wpływ, choć działania zmierzające do tego, żeby to poprawić, które są tutaj przedstawione, są naprawdę bardzo obiecujące. Szersze zestawienie podstawowych przyczyn zdarzeń kolejowych, które wydarzyły się w tym roku… Jak to się zmieniało w poprzednich latach? To trendy są tutaj najbardziej istotne.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan poseł Mroczek.

Poseł Czesław Mroczek (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie prezesie, chciałbym odnieść się do kwestii bezpieczeństwa na przejazdach drogowo-kolejowych. Doceniam inicjatywę monitoringu na przejazdach niestrzeżonych, ale wydaje mi się, że w Polsce mamy jeszcze poważniejsze problemy, o których państwo nie wspomnieliście, mianowicie przejazdy w terenach zurbanizowanych o dużym natężeniu ruchu drogowego i kolejowego, jak na przykład linia kolejowa nr 2. Tam jedynym rozwiązaniem jest tak naprawdę budowa bezkolizyjnych skrzyżowań.

To jest temat niezwykle ważny, bo na przykład linia kolejowa nr 2, o której mówię, gdzie natężenie ruchu pasażerskiego jest jednym z największych w Polsce, praktycznie w każdej miejscowości ma kolizyjne skrzyżowanie. Z jednej strony podzielone są miejscowości, które nie mogą normalnie funkcjonować, bo szlaban co chwila jest zamykany, a z drugiej strony jest olbrzymie zagrożenie. Chodzi o takie miejscowości jak na przykład Mińsk Mazowiecki, Cegłów, Mrozy, Kotuń i wiele innych na tej linii. Mińsk Mazowiecki, miejscowość czterdziestotysięczna, bez bezkolizyjnego skrzyżowania – chyba każdy z nas może sobie wyobrazić, jaki to jest problem.

Polecam państwu analizę tych przypadków. Jestem ciekaw państwa stanowiska w szczególności w odniesieniu do miasta i gminy Mrozy, gdzie w dokumentach przy okazji zasadniczej modernizacji tej linii było zobowiązanie czy nakaz wybudowania bezkolizyjnego skrzyżowania przez inwestora PKP. Ten stan bez wykonania tego zobowiązania, które zapisane jest w pozwoleniu na przebudowę tej linii, trwa już blisko 20 lat.

Będę oczekiwał, że zainteresujecie się państwo tą kwestią. Mam nadzieję, że możemy umówić się tak, że nie będę już występował do państwa w sprawie Mińska Mazowieckiego, Cegłowa, w szczególności Mrozów i tego zobowiązania – i że udzielicie mi państwo odpowiedzi na piśmie.

Druga kwestia. Powiem, że to jest już na pograniczu państwa kompetencji. Czy analizujecie kwestię atrakcyjności przewozów kolejowych w Polsce z uwagi na ceny biletów i niekonkurencyjność transportu kolejowego spowodowaną przez wzrastające, duże podwyżki cen biletów?

Dziękuję bardzo. Dziękuję za te informacje.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Wedle kolejności zgłoszeń: pan prezes Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, do aktywności prezesa i urzędu w ramach samochwalenia dodam jeszcze Forum Bezpieczeństwa Kolejowego, bo ściśle tutaj współpracujemy. W tym roku to będzie już dziesiąte, jubileuszowe, więc dziękuję i polecam się.

Jest kilka zagadnień, które chciałem poruszyć. Są one związane z funkcjonowaniem rynku i oczywiście z bezpieczeństwem. Hasło: maszyniści. Wiemy, że ten rynek cechuje się przede wszystkim bardzo dużym niedoborem. Pierwsza rzecz, o której wspomniał pan prezes, to rewolucja, która weszła w życie w styczniu, sprawiająca, że – tak jak przy egzaminowaniu w lotnictwie, w transporcie drogowym – to państwo za to odpowiada. Mieliśmy podejrzenia co do jakości szkoleń. Przy wykresach dotyczących wydarzeń SPAD cały czas było to wiązane z niską wiedzą u świeżych stażem maszynistów. Mam pytanie. 26 dni stycznia to pewnie za mało, ale czy w późniejszych dniach też będziecie to państwo monitorować? Pytanie, czy wśród tych, którzy są chętni, odbiór może być taki, że teraz jest trudniej, że nie pójdziemy na łatwiznę w tym ośrodku, który nas szkoli i potem egzaminuje, że potem jest to państwowe i nie ma drogi na skróty. Czy ewentualnie może to wpłynąć na mniejsze zainteresowanie? Pewnie trzeba więcej czasu niż tylko te dni, które minęły.

Druga rzecz jest taka. Weszło już w życie rozporządzenie, które łagodzi wymogi zdrowotne dla maszynistów. Ci, którzy mają niewielki problem ze wzrokiem, będą mogli mieć okulary, soczewki czy szkła kontaktowe. To wyrównuje szanse względem tych, którzy na przykład chcieli się szkolić na pilota boeinga czy jeździć samochodem ciężarowym. Tutaj było to dopuszczone, na kolei nie. W tej chwili to wyrównujemy. To z kolei może zwiększyć zainteresowanie osób, które dotychczas były blokowane przez przepisy.

Trzecia rzecz to bardzo duży temat, temat rzeka, czyli generalnie system szkolenia maszynistów, który w opinii branży trzeba dosyć dokumentnie przemeblować, skrócić, bo on jest najdłuższy albo jest jednym z dłuższych w Europie. Tutaj środowisko przygotowało i przekazało analizy. Jest więc pytanie, czy urząd będzie podejmował jakieś działania w tym zakresie.

Przedostatnia rzecz. Jeżeli dzisiaj chcemy puścić pociąg z prędkością 130–160 km/h, to musi być podwójna obsada maszynistów. W ramach pewnej liberalizacji – ale w zgodzie z bezpieczeństwem – był też pomysł, żeby od tego odejść. Wszędzie szukałem jakichś ograniczeń czy informacji o tym, dlaczego to nie jest 120 km/h albo 140 km/h. Z czego to wynika? Nigdzie nie znalazłem takich potwierdzeń, więc ministerstwo wnioskowało o to, żeby to znieść. Ważne jest też to, że jak nie ma w firmie maszynistów, a jest tabor, który jedzie z prędkością 140, 150 km/h, nie można go puścić i to wydłuża czas przejazdu w danych relacjach. Wiem, że UTK też ma wokół tego jakieś obiekcje, więc chętnie bym je usłyszał.

Ostatnia rzecz to tzw. trzeci sygnał. W Sejmie jest nawet zespół parlamentarny, tylko że on zajmuje się trzecim sygnałem w odniesieniu do przejazdu karetek czy straży pożarnej, natomiast od długiego czasu mówimy o tym, żeby także w okolicach przejazdów kolejowych trzeci sygnał był wysyłany do samochodów, które zbliżają się do tego przejazdu. Tutaj ten zespół jakoś nie idzie z pracami do przodu, więc jest pytanie. Kadencja

powoli zbliża się do końca, ale być może Komisja Infrastruktury mogłaby tu coś zrobić. Jak rozumiem, ocena tego pomysłu ze strony urzędu jest pozytywna.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Panie prezesie, dziękuję za prezentację. Dużo jeżdżę koleją, więc nie mamy przed sobą tajemnic i wiem, jak bardzo niepunktualne bywają pociągi. Chciałam spytać o pewną szczególną sytuację. Mówi się, że zima zaskakuje drogowców, a tym razem zima zaskoczyła kolejarzy. Była sytuacja, w której pociągi spóźniały się 150, 170 minut, kiedy spadł śnieg i były złe warunki pogodowe. Mam wrażenie, że wtedy nie spóźnia się jeden pociąg, tylko destrukcji ulega cały system.

Czy mają państwo możliwość – być może takie metody są stosowane w innych krajach – żeby w momencie, kiedy są jakieś warunki lub awaria systemu, dochodziło do spóźnienia tylko pojedynczych pociągów, a nie załamywał się cały system? Wyczekiwanie na mrozie przez podróżnych przez ponad dwie godziny to jest bardzo duża niedogodność.

Drugą rzeczą jest odwoływanie pociągów. Chciałam zapytać. Czasami wychodzę na przykład na Warszawę Główną, żeby dojechać do Łodzi, i okazuje się, że mój pociąg jest odwołany albo nie zauważyłam, że jedzie z Warszawy Gdańskiej. Chodzi mi o to odwołanie. Czy za odwołanie pociągów są jakieś sankcje dla operatorów? Wydaje mi się, że jest to robione lekką ręką. Mówię głównie w imieniu podróżnych, którzy codziennie dojeżdżają do pracy, a między Warszawą a Łodzią, jak pan prezes wie, ten ruch jest stosunkowo duży.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie prezesie, Wysoka Komisjo, panie przewodniczący, dziękuję za udzielenie głosu.

Panie prezesie, byłem na posiedzeniu innej komisji, więc proszę mi wybaczyć, jeżeli zapytam o coś, o czym pan prezes był uprzejmy powiedzieć. Chciałem zapytać o kwestię urządzeń, które kontrolują stan techniczny taboru. Ze sprawozdania wynika, że w wielu miejscach czy w ogóle w naszym państwie ilość tych urządzeń powinna być większa, biorąc pod uwagę długość tras kolejowych czy intensywność ruchu. Jest pytanie, panie prezesie. Czy w stosunku do PKP PLK były formułowane zalecenia w tym zakresie? W szczególności jak to wygląda w województwie śląskim, które jest województwem bardzo mocno zurbanizowanym i silnie pokrytym siecią kolejową? Ruch kolejowy jest intensywny. Jest pytanie, jak to docelowo powinno wyglądać, bo stan taboru jest niezwykle ważny z punktu widzenia komfortu podróży, a przede wszystkim bezpieczeństwa, więc urządzenia wykrywające różnego rodzaju zagrożenia i defekty techniczne z pewnością są potrzebne.

Drugie pytanie dotyczy może nie wprost sprawozdania, ale właśnie czasów przejazdu i opóźnień. Mamy sprawozdanie za 2021 r. Jeżeli sięgniemy po tabele publikowane na stronach internetowych, okaże się, że w 2022 r. to załamanie punktualności jest bardzo silne. Z kwartału na kwartał wygląda to coraz gorzej. Tam pokazane są natomiast wyłącznie te opóźnienia, które przekraczają sześć minut. Jeżeli weźmiemy pod uwagę to, że ilość połączeń kolejowych nie jest wystarczająca i nie jest satysfakcjonująca, a skomunikowanie pomiędzy na przykład kolejami regionalnymi a pociągami dalekobieżnymi bardzo często jest minutowe, to ujęcie opóźnień tylko powyżej sześciu minut nie pokazuje skali problemu. W związku z tym jest pytanie, czy państwo to analizują, czy jest w ogóle statystyka dotycząca opóźnień poniżej sześciu minut. Jak wygląda ta statystyka?

Zupełnie na koniec powiem, że u nas punktem komunikacyjnym jest dworzec główny w Katowicach, koleje regionalne niestety mają bardzo silne opóźnienia i te minutowe opóźnienia później kwitną pasażerowi na dworcu, bo okazuje się, że dwie godziny muszą czekać na pociąg na północ, na przykład do Warszawy czy dalej, do Gdańska i Gdyni. Jest więc pytanie o statystykę poniżej sześciu minut. Czy ona jest kolekcjonowana i jak to wygląda w praktyce?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan poseł Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, panie prezesie, bardzo dziękuję za ciekawą prezentację. Cieszy fakt, że kolej cieszy się coraz większą popularnością i że ilości pasażerów są tak rosnące i wysokie, jednak, jak wspominali moi przedmówcy, niepokoi informacja o horrendalnych podwyżkach cen biletów PKP Intercity. To niestety może spowodować tąpnięcie tego trendu. W związku z tym ja również chciałem spytać, czy ten temat był przedmiotem państwa analiz, czy jakieś rekomendacje poszły w stronę PKP Intercity.

Po drugie, w związku z tym, że jest taka sytuacja, być może to jest dobry moment, żeby zastanowić się nad dopuszczeniem do infrastruktury kolejowej większej ilości przewoźników prywatnych, również zagranicznych. Większa konkurencja, większa ilość przewoźników na pewno miałaby pozytywny wpływ na ceny biletów, na zwiększenie oferty przewozów. W związku z tym, że jest dosyć trudno dostać się koleją z Polski do wielu stolic krajów ościennych, być może poza Berlinem, być może współpraca z jakąś konkurencją czy udostępnienie infrastruktury innym przewoźnikom niż przewoźnicy z Grupy PKP wpłynęłoby pozytywnie, zwiększyłoby atrakcyjność turystyczną Polski i umożliwiłoby Polkom i Polakom wyjazdy na wakacje w łatwiejszych okolicznościach, niż ma to miejsce w tym momencie.

Poza tym jeżeli cała Unia Europejska debatuje w tym momencie nad integracją sieci kolejowej i postawieniem priorytetu dla europejskiej kolei, to również jest to wskazówka, że być może to jest czas na to, żeby zintensyfikować działania w tym kierunku. Będę wdzięczny za odpowiedź na te pytania.

Uprzejmie dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

To były wszystkie głosy w dyskusji. Proszę pana prezesa o udzielenie odpowiedzi.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, będę odpowiadał w takiej kolejności, jak zadane były pytania.

Jeżeli chodzi o linię nr 203, o relację pociągów między Kostrzynem a Krzyżem i o brak komunikacji zastępczej, to chciałbym powiedzieć tak. Podejmiemy działania w tym kierunku. Ten problem nie był nam znany.

Chciałbym też przekazać informację, żebyście państwo zawsze, kiedy widzicie pewne nieprawidłowości, przekazywali taką informację do UTK. Zawsze, na każde takie zgłoszenie reagujemy, jesteśmy tam na miejscu, sprawdzamy, jak wygląda sytuacja. Mamy pewne narzędzia do tego, żeby dyscyplinować czy to zarządcę infrastruktury, czy to przewoźnika, który odwołuje pociąg i nie wprowadza komunikacji zastępczej.

Oczywiście przeanalizujemy ten przypadek. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, odpowiemy… Pan prezes podpowiada, że było jedno takie zdarzenie z odwołanym pociągiem, ale było. Tak jak powiedziałem, przeanalizujemy sytuację, damy odpowiedź pisemnie i podejmiemy działanie.

Jeżeli chodzi o pytania pana posła Laska, które dotyczą współpracy z Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych, chciałbym powiedzieć, że jeżeli chodzi o nasze relacje, naszą współpracę – nic się nie zmieniło. Ona jest, była i pewnie będzie. Chciał-

bym też powiedzieć, że prezes UTK nadzoruje prace wszystkich komisji kolejowych, które prowadzą postępowania, które dotyczą zdarzeń kolejowych kwalifikowanych jako wypadki i incydenty. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych prowadzi tylko poważne wypadki i te z całego pozostałego zbioru, które, jak uważa, z uwagi na okoliczności powinna prowadzić. Ta współpraca jest więc naturalna. Ona musi być między nami. Konkludując, jeżeli chodzi o nasze relacje, nie zauważyliśmy niczego złego z powodu tego, że przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych jest nadzorowany przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Jeżeli chodzi o pewne trendy, pan poseł doskonale się na tym zna. Rzeczywiście wszystkich zdarzeń kolejowych jest bardzo dużo, zwłaszcza bardzo dużo jest incydentów kolejowych. Posiadamy pełne statystyki. Chciałbym powiedzieć, że są one dostępne, jeżeli chodzi o wszystkie lata, na naszej stronie internetowej: dane.utk.gov.pl. Jeżeli pan poseł będzie sobie życzył, możemy to przekazać w wersji papierowej, ale one są w ogólnodostępnej w wersji elektronicznej. Oczywiście analizujemy trendy wszystkich zdarzeń kolejowych. Są one podzielone na poszczególne grupy. Wyciągamy z tego wnioski, które są związane na przykład z naszymi działaniami profilaktycznymi czy z oddziaływaniem prezesa UTK na wszystkich uczestników systemu kolejowego.

Jeżeli chodzi o jakieś szczegóły, to oczywiście jestem otwarty, urząd jest otwarty i możemy rozmawiać o wszystkich aspektach, które są związane z tymi zdarzeniami kolejowymi. Zdarzenia rozumiemy jako poważne wypadki, wypadki i incydenty kolejowe.

Jeżeli chodzi o przejazdy kolejowo-drogowe, oczywiście jest to jeden z największych problemów, którymi się zajmujemy. Mówiłem o monitoringu, który chcemy na początek wprowadzać na przejazdach kategorii D. Dlaczego monitoring, a nie fotoradary? Dlatego że monitoring jest dużo tańszy od fotoradarów.

Nie chciałbym natomiast tego zawężać. Przepraszam, osobiście to zawęziłem, bo nasz projekt jest taki, że chcemy, aby one były adresowane do przejazdów kategorii D, natomiast można je wprowadzać również na przejazdach kategorii C, B i nawet A. Jedno z takich urządzeń było zainstalowane na przykład na przejeździe kategorii A we Władysławowie i oprócz tego, że ostrzegało w sposób świetlny przed nadjeżdżającym pociągiem, były tam jeszcze komunikaty dla wszystkich, którzy przechodzili pod rogatkami: „Uwaga, nadjeżdża pociąg". Obserwowałem reakcje. Wszyscy nagle uciekają i potem wszyscy stoją zdyscyplinowani przed rogatkami i nikt nie chce łamać przepisów, więc to działa na nas, na społeczeństwo. Mogę powiedzieć, że jak tylko kierowcy czy uczestnicy ruchu drogowego, piesi wiedzą, że to wszystko jest nagrywane, to dyscyplina jest pełna i nikt nie chce łamać obowiązujących przepisów. I bardzo dobrze, bo wtedy nie dochodzi do wypadków.

Rozumiem, że pan poseł mówił o kilku rzeczach, które również są wprowadzane, wdrażane, zwłaszcza jeżeli chodzi o plany inwestycyjne zarządcy infrastruktury PKP PLK. Kwestia takich bezkolizyjnych skrzyżowań też jest brana pod uwagę. To jest jedno z najdroższych rozwiązań, ale oczywiście jest ono najbezpieczniejsze, chociaż poczyniliśmy też takie obserwacje, że jak uczestnik ruchu, pieszy, miał 300 metrów do bezpiecznego, bezkolizyjnego przejazdu, to skracał sobie drogę i nie przechodził przejściem bezpiecznym, tylko przechodził dzikim przejściem, dlatego że nie chciało mu się robić 300 metrów.

To jest więc też taka praca, która jest związana z edukacją społeczeństwa. Robimy to od najmłodszych lat, bo myślimy, że dzieciaczki, które otrzymują wiedzę m.in. od nas, ale przecież nie tylko od nas, od różnych instytucji, od ministerstwa, od PKP PLK, będą miały wiedzę. Będzie świadomość i w przyszłości z całą pewnością będzie mniej wypadków.

Obiecuję panu posłowi, że odnośnie do tego wszystkiego, co dzieje się m.in. w Mrozach, po odpowiedniej konsultacji z zarządcą infrastruktury odniesiemy się pisemnie.

Przechodząc do odpowiedzi na kolejne pytania, pan prezes Furgalski zadał ich dosyć dużo, ale one dotyczą jednego obszaru, który jest bardzo dobrze rozpoznany przez UTK. Proszę się nie obawiać, panie prezesie, że w wyniku działań prezesa UTK i podwyższenia wymagań nie będzie chętnych do wejścia do zawodu maszynisty. Wartością nadrzędną jest oczywiście bezpieczeństwo. Myślę, że będziemy rozpoznawali, jaki jest poziom wiedzy. O tym nie mówiłem, ale będziemy również dawać informację zwrotną do ośrodków

szkolenia, żeby oni zainteresowali się jakimś obszarem, co do którego stwierdzimy, że tej wiedzy nie ma.

Oczywiście do egzaminu można podchodzić kolejny i kolejny raz. Tutaj nie ma żadnych ograniczeń, ale myślę, że jak ktoś podejdzie dwa lub trzy razy i nie zda tego egzaminu, będzie to zdecydowanie świadczyło – dla wszystkich i dla samego kandydata – o tym, że nie jest odpowiednią osobą, żeby wykonywać tak odpowiedzialny zawód. Mamy tę świadomość i z całą pewnością będziemy te trendy obserwowali. Tak jak powiedziałem wcześniej, jeszcze nie rozpoczęliśmy tego procesu, ale będziemy to śledzili.

Oczywiście bardzo dobrze, że wymagania zdrowotne zostały zliberalizowane, a tak naprawdę dostosowane do dyrektywy nr 59, która mówi, jakie są wymagania w stosunku do wszystkich maszynistów w całej UE. Myślę, że z powodu tego, że zostały złagodzone, tych kandydatów m.in. ma maszynistów będziemy mieli więcej.

Jeżeli chodzi o program szkolenia maszynistów, u nas w kraju szkolenie maszynistów jest stosunkowo długie. Zaobserwowaliśmy pewną niebezpieczną sytuację. Myślę, że jest ona niebezpieczna z punktu widzenia ekonomicznego. Szkolenie maszynistów, którzy na liniach kolejowych będą docelowo prowadzić pociągi towarowe, jest bardzo długie, jest nawet dłuższe, niż wynika to z obowiązujących przepisów, bo w praktyce wielokrotnie przekracza 18 miesięcy. Czasami takie szkolenie trwa nawet dwadzieścia kilka miesięcy, a jest to spowodowane zapisem, który mówi o tym, że czas naliczany, jeżeli chodzi o proces szkolenia kandydata… Jeżeli jest ten ostatni etap i jazda z drugim maszynistą pod nadzorem, liczy się jazda tylko w kabinie maszynisty, czyli podczas prowadzenia pociągu, a wszystkie dojazdy do pociągu i od pociągu nie liczą się, nie są naliczane. Efekt jest taki, że szkolenie jest długie.

Tak, wspólnie z całym środowiskiem zastanawiamy się nad tym, żeby biorąc pod uwagę to, co wcześniej było niedostępne, a dzisiaj jest dostępne, czyli możliwość szkolenia kandydatów na maszynistów na symulatorach, czyli te nowoczesne narzędzia, które powinny być wykorzystywane w szerszym zakresie, i szereg dodatkowych elementów… Uważamy, że można bezpiecznie skrócić ten cykl szkolenia, ale, tak jak powiedziałem, trzeba to robić mądrze, rozsądnie, bo temat jest bardzo, bardzo wrażliwy.

130 i 160 km/h – tak, to jest nasz, polski przepis. Jako krajowa władza bezpieczeństwa podchodzimy do tego z dużą ostrożnością. Ta ostrożność spowodowana jest również tym, o czym mówiłem na dzisiejszym posiedzeniu Komisji, czyli tym, co obserwujemy w wymiarze statystycznym, czyli przejechaniem obok semafora ustawionego na sygnał „stój". Okoliczności są więc niesprzyjające, dlatego musimy, a przede wszystkim zainteresowani, czyli przewoźnicy kolejowi, którzy chcieliby jeździć z większą prędkością, muszą dokonać oceny znaczenia zmiany, muszą zidentyfikować zagrożenia, muszą pokazać, jakie narzędzia zastosują, żeby te zagrożenia zminimalizować albo żeby je wykluczyć. Dopiero wtedy będziemy dalej rozmawiali o tym, czy rzeczywiście to jest dobry moment i trzeba to zrobić teraz, czy trzeba poczekać, żeby zacząć wprowadzać na liniach te właśnie systemy zabezpieczające Limited Supervision, po to, żeby zabezpieczać się przed błędem najsłabszego ogniwa, którym zawsze jest człowiek.

Trzeci sygnał. Jako instytucja bierzemy w tym udział. Trzeci sygnał też dotyczy przejazdów kolejowo-drogowych. Chciałem powiedzieć, że nie wiem kiedy, ale w najbliższym okresie czasu będzie spotkanie w tym temacie. Organizuje to Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, więc moim zdaniem jest to już na tak wysokim etapie, że myślę, że jakiś efekt tych działań – muszę powiedzieć: wieloletnich działań – powinniśmy zauważyć, poprawiając bezpieczeństwo, jeżeli chodzi o pokonywanie przejazdów kolejowo-drogowych. Trzeci sygnał, gdyby był instalowany na tym przejeździe, dodatkowo informuje, ostrzega kierowcę, że zbliża się do miejsca, które może być niebezpieczne, żeby zachował ostrożność i żeby nie doszło do wypadku kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym.

Jeżeli chodzi o punktualność pociągów, o złe warunki pogodowe i o to, co w ostatnim okresie czasu obserwowała pani poseł, muszę powiedzieć, że jeżeli jest duża awaria na sieci kolejowej, to ona skutkuje jak efekt domina. Jeżeli awaria nie jest w stacji i pociąg, który się uszkodził, czy infrastrukturę, która się uszkodziła, można w pewien sposób objechać, a awaria jest w wyniku na przykład braku zasilania, uszkodzenia sieci trakcyjnej, uszkodzenia pantografu i ta awaria ma miejsce między dwoma posterunkami,

czyli na linii kolejowej, między dwoma stacjami, to skutkuje i ma to wpływ na punktualność pociągów na całej sieci kolejowej.

To jest oczywiście trudna sytuacja, natomiast chciałbym powiedzieć, że zarówno zarządca infrastruktury, jak i przewoźnicy kolejowi mają obowiązek, mają również takie przepisy wewnętrzne, a my to oczywiście kontrolujemy, żeby odpowiednio przygotować się do zimy. To odpowiednie przygotowanie się do zimy, jak powiedziałem, dotyczy lokomotyw, infrastruktury. Są to złożone działania, które zawsze są podejmowane w ostatnim kwartale, który poprzedza zimę. Pani poseł, my też to obserwujemy poprzez to, jaki jest tego efekt. Jeżeli wszyscy się przygotowujemy, to nie powinno być tego typu przypadków. Niestety one jeszcze są, ale z każdego przypadku trzeba wyciągać odpowiednie wnioski, trzeba wskazywać, co było powodem, i stosować profilaktykę.

Akcja „Zima", bo tak to się nazywa, która jest podejmowana przez wszystkie firmy, które prowadzą ruch kolejowy czy uczestniczą w tym ruchu, to są działania proaktywne. Przygotowujemy to po to, żeby do takiej sytuacji nie doszło. Chciałbym też powiedzieć, że był taki okres, kiedy obserwowaliśmy bardzo dużo uszkodzeń sieci trakcyjnej. Muszę powiedzieć i zaobserwować korzystny trend, który polega na tym, że jest zdecydowanie mniej zdarzeń kolejowych, które związane są z uszkodzeniem sieci, co świadczy o tym, że jednak wyciągnęliśmy z tego wnioski, zastosowaliśmy pewne rozwiązania.

Jeżeli chodzi o warunki atmosferyczne, bardzo niebezpiecznym zagadnieniem, które pojawia się w zimie, jest szadź. Powoduje ona oblodzenie sieci, obciążenie tej sieci. W wyniku takiego obciążenia, jak jest oblodzenie i szadź, sieć jest w stanie się przerwać lub nie ma dobrej współpracy między odbierakiem, pantografem i siecią trakcyjną i dochodzi na przykład do przepalenia sieci trakcyjnej. To są takie rzeczy, które skutkują bardzo źle, jeżeli chodzi o jakość, czyli punktualność. Zapewniam panią poseł i wszystkich państwa, że wszystko to obserwujemy. Zawsze w tego typu sytuacjach, jak jest duże przesilenie, reagujemy, zwracamy uwagę i oczekujemy od podmiotów, które są wskazane, gdy jest oczywiste, że tutaj zawiniły, wniosków profilaktycznych, które mają sprawie zapobiegać w przyszłości.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to odpowiedziałaby pani dyrektor departamentu regulacji, pani Alicja Kozłowska.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, jasne, ale jeszcze pan przewodniczący Grabarczyk ma jedno uzupełniające pytanie odnośnie do trakcji, oblodzenia, więc pozwolę sobie najpierw udzielić głosu panu przewodniczącemu.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

To tylko jedna kwestia. Kilka dni temu pojawiła się informacja o nowatorskim systemie odladzania trakcji. Czy UTK uczestniczy w procesie wdrażania tego systemu? Czy coś na ten temat panu prezesowi wiadomo?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie prezesie?

Prezes UTK Ignacy Góra:

To może szybciutko odpowiem na pytanie pana przewodniczącego. Wiadomo mi tyle, ile panu przewodniczącemu. Gdzieś medialnie o tym słyszałem, natomiast oczywiście nie mam żadnych wątpliwości, że stroną zainteresowaną powinna być firma PKP Energetyka, która odpowiada za utrzymanie sieci trakcyjnej. Bardzo cieszę się, że są takie innowacyjne rozwiązania, chociaż uważam, że nawet te, które są nieinnowacyjne, a które powinny być stosowane… Dawniej to był kołowrotek, który po prostu uderzał w sieć przed jazdą planowego pociągu, była jazda takiego utrzymaniowego, sieciowego pociągu. On odbijał lód i wtedy można było uruchomić pociąg rozkładowy i zapobiegać tego typu przypadkom. Niezależnie od tego, jak innowacyjne jest to rozwiązanie, będziemy się temu przyglądać, bo czasami jest tak, że podpowiadamy: słuchajcie, jest takie urządzenie, warto byłoby, żebyście je posiadali, dlatego że ono może powodować, że zdarzeń, które są związane z uszkodzeniem sieci trakcyjnej, po prostu nie będzie, będziemy je eli-

minowali. Obiecuję więc, że solennie się temu przyjrzymy i będziemy rekomendowali używanie takiego urządzenia.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, pani dyrektor Alicja już jest gotowa i odniosłaby się do najważniejszych przyczyn opóźnień pociągów. Oczywiście mógłbym je po prostu wskazać, ale myślę, że pani dyrektor ma tutaj statystyki i wskaże ich trochę więcej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Chodzi generalnie o statystyki, które państwo prezentowali, o to, że widać statystyczny spadek punktualności. Widać, że jest to bardziej systemowy niż jednostkowy problem, o którym mówiła pani poseł Gill-Piątek.

Proszę bardzo, pani dyrektor.

Dyrektor Departamentu Regulacji Rynku Urzędu Transportu Kolejowego Alicja Kozłowska:

Dzień dobry. Witam państwa serdecznie.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o punktualność, to rzeczywiście szczegółowo badamy 2022 r. i jeszcze zbieramy statystyki. Te szacunki wychodziły nam tak, że średnia punktualność dla przewoźników pasażerskich to będzie 88%. Odnośnie do pytania, które było zadane potem, o to, jaka jest statystyka poniżej sześciu minut – te informacje też badamy i publikujemy. One są w plikach excelowych, więc możemy przygotować bardziej szczegółowe zestawienie, jeśli będzie potrzebne. Ona wynosi 66,7% przy uwzględnieniu wszystkich punktualności, nawet tych, które są minutowe, do sześciu minut. One też mogą potem wpływać na opóźnienia innych pociągów.

Jeśli chodzi o przyczyny, główną przyczyną jest przede wszystkim tabor, naprawa lub wymiana na skutek awarii. To pojawia się od lat. Oczywiście awarie te skutkują zarówno opóźnieniem, jak i odwołaniem części kursów czy zastosowaniem komunikacji zastępczej, czy też uruchomieniem innych pociągów. Bardzo ważne są też tutaj wydłużone czasy jazdy, jak również późne zgłoszenie drużyny trakcyjnej, konduktorskiej, personelu pokładowego czy też kontrola, naprawa wagonu. To wszystko jest w tej grupie taborowej.

Drugą, bardzo ważną, grupą są przyczyny zewnętrzne. Są tutaj wszystkie przyczyny pogodowe, wszystkie sytuacje związane z kolizjami drogowymi czy z wypadkami z pieszymi, czy też z samobójstwami i kolizjami ze zwierzętami. Bardzo ważna jest tutaj grupa, która w 2022 r. miała mocny wpływ na opóźnienia. Jest to ruch związany z ruchem zagranicznym, na granicy z Ukrainą, Czechami czy Niemcami. To też miało wpływ na punktualność pociągów, szczególnie tych międzynarodowych.

Kolejną grupą są przyczyny handlowe. To późne zgłoszenie pociągu do odjazdu, lokowanie podróżnych. To są te grupy, które mają istotne znaczenie dla uruchomienia pociągów.

Monitorujemy przewoźników, każdego przewoźnika indywidualnie, szczególnie tych przewoźników, którzy mają duże opóźnienia. To też analizujemy. Regulamin sieci zarządcy infrastruktury PKP PLK przewiduje zgodnie z ustawą tzw. plan wykonania, to, że każdy przewoźnik jest monitorowany pod względem punktualności, na którą ma wpływ. Oczywiście przyczyny zewnętrzne i budowa infrastruktury kolejowej też mają wpływ na opóźnienia, a czasami na odwołania pociągów, ale wszystkie opóźnienia, na które wpływa zachowanie się przewoźników kolejowych, są monitorowane. Cała branża pasażerska pogorszyła swoje wyniki za 2022 r., wobec tego przewoźnicy, którzy mają duże opóźnienia, będą płacić kary. Jeżeli na przykład w przypadku przewozów towarowych było polepszenie punktualności w stosunku do ubiegłego roku – ona oczywiście nadal jest niska i niewystarczająca, ale było polepszenie – ci przewoźnicy, którzy prowadzili działania i polepszyli swoją punktualność, będą mieli wypłacane premie.

Pojawiało się pytanie o odwołania. Za odwołanie pociągów pobierana jest opłata rezerwacyjna. W zależności od tego, kiedy pociąg był odwołany, jest to ok. 20% opłaty za trasę pociągów.

W skrócie to są najważniejsze informacje.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy chcą państwo dodać coś jeszcze?

Prezes UTK Ignacy Góra:

Co do odwołań – z punktu widzenia przewoźnika ponosi on dwudziestoprocentową opłatę, natomiast z punktu widzenia pasażera to na pewno nie jest w żaden sposób satysfakcjonujące. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, pan dyrektor Karol Kłosowski powie dwa zdania w tej kwestii.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Przewozów Pasażerskich Urzędu Transportu Kolejowego Karol Kłosowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, jeżeli chodzi o perspektywę pasażera, zgodnie z przepisami w takiej sytuacji pasażerowie powinni zostać niezwłocznie poinformowani o odwołaniu pociągu, a przewoźnik powinien zapewnić przewóz zastępczy, jeżeli jest to możliwe: albo własnym składem, po prostu innym pociągiem, albo z wykorzystaniem składów, czyli tak naprawdę podwykonawstwa, innego przewoźnika. W takich przypadkach często uruchamiane jest wzajemne honorowanie biletów. To znaczy, że na podstawie posiadanego biletu pasażerowie mogą bez dodatkowej opłaty odbyć podróż do miejsca docelowego właśnie pociągiem innego przewoźnika. Czasami jest to transport zastępczy w postaci autobusu, zastępczej komunikacji autobusowej albo wynajętych taksówek.

W takiej sytuacji pasażerom przysługuje również zwrot pełnej ceny biletu w drodze reklamacji, jeżeli nie ma transportu zastępczego – a czasami zdarza się tak z uwagi na to, że jest to technicznie niemożliwe do wykonania, choćby z uwagi na przerwę w ruchu na danej linii. Przy czym przewoźnicy pasażerscy od tego obowiązku się nie uchylają i nie mamy informacji, by było to zjawisko powszechne, systemowe, by odwoływane były pociągi bez zapewnienia zastępczej komunikacji autobusowej lub bez zwracania opłat za bilety. Nie znam konkretnej sytuacji, o której mówi pani poseł, ale oczywiście możemy to sprawdzić i udzielić bardziej szczegółowej informacji.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan prezes jeszcze chce?

Prezes UTK Ignacy Góra:

Chyba mam jeszcze dwa pytania.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

OK, dobrze.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Postarałbym się szybciutko państwu odpowiedzieć.

Diagnostyka stanów awaryjnych i Śląsk to bardzo ważna sprawa, bardzo ważne zagadnienie. Muszę państwu powiedzieć, że było ono przedmiotem bardzo szczegółowego rozpoznania prezesa UTK. To rozpoznanie robiliśmy dwa lata temu. Współpracowaliśmy z Najwyższą Izbą Kontroli, czyli tak naprawdę robiliśmy pełną analizę dla NIK. Z analizy wynikał szereg wniosków, które zostały dedykowane zarządcy infrastruktury. Zarządca infrastruktury opracował pełny program, który był związany z wymianą urządzeń, z instalacją nowych urządzeń, z instalacją urządzeń w takich punktach, które określiliśmy jako białe plamy. Dotyczy to również Śląska. Z punktu widzenia kolejowego charakterystyka Śląska jest taka, że tam jest uruchamiana największa ilość pociągów i tam tych urządzeń powinno być najwięcej – po to, żeby wykrywać stany awaryjne, i po to, żeby nie dochodziło do wypadków kolejowych. Możemy przedstawić panu posłowi tę analizę, te zalecenia, również korespondencję między nami. Chciałbym tu powiedzieć, że zarządca infrastruktury absolutnie nie wzbraniał się, opracował piękny program i teraz chodzi tylko o to, żeby go realizować.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

To województwo śląskie, panie prezesie?

Prezes UTK Ignacy Góra:

Tak, tak.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie sam Śląsk? Śląsk to jest część tego dużego województwa. Bardzo proszę, jeżeli jest możliwość.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Przekażę pełną analizę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Ostatnie pytania, które sobie zanotowałem, dotyczą, jak rozumiem, otwartego dostępu. Szanowni państwo, nie miałem jeszcze możliwości, żeby w takim gronie wypowiadać się w tym obszarze, ale chciałbym powiedzieć, że jako UTK, jako regulator jesteśmy za tym, żeby była konkurencja, żeby było jak najwięcej pociągów. Z punktu widzenia pasażera to jest doskonała sytuacja. Konkurencja między przewoźnikami służy sprawie, co też obserwujemy, dlatego że każdy dba o to, żeby jechać moim, a nie twoim pociągiem.

Jesteśmy więc za konkurencją, natomiast muszę państwu powiedzieć, że od każdego musimy wymagać, żeby przestrzegał odpowiednich zasad, żeby jeździł zgodnie z tym, co wynika z decyzji o otwartym dostępie, czyli żeby uruchamiał taką ilość pociągów, jaką deklarował w terminie, w którym deklarował. Niestety tutaj nie mamy dobrych doświadczeń. Cały proces, jeżeli chodzi o otwarty dostęp, jeżeli chodzi o te działania i postępowania administracyjne, może być bardzo szybki albo może trwać dłużej. Szybki jest wtedy, kiedy żadna z zainteresowanych stron nie wnosi o to, żeby prezes UTK badał równowagę ekonomiczną. Wtedy każde takie postępowanie kończymy w ciągu jednego miesiąca. Tutaj nie ma żadnych wątpliwości. Jeżeli natomiast ktoś z aplikantów wskazuje na to, że trzeba badać równowagę ekonomiczną, to jest już proces złożony. On nie jest złożony tylko w Polsce, jest on złożony w całej Europie, dlatego że przepisy wszędzie są jednakowe. Nawet ustawodawca przewidział, że będzie to długi proces, bo taki wniosek trzeba złożyć do prezesa UTK czy do krajowej władzy bezpieczeństwa z osiemnastomiesięcznym wyprzedzeniem przed wdrożeniem rozkładu jazdy.

Chcielibyśmy, żeby ta konkurencja była, żeby było jak najwięcej pociągów, żeby sieć uruchamianych pociągów była gęsta i żeby nikt z pasażerów nie musiał nawet patrzeć na rozkład jazdy, zwłaszcza jeżeli chodzi o pociągi lokalne, regionalne, dlatego że one jeżdżą na przykład w dziesięciominutowym, w piętnastominutowym takcie i zawsze przyjadą.

Jeżeli chodzi o cenę biletów, czyli coś, co w ostatnim okresie jest tematem, o którym wszyscy rozmawiamy, jest to poza naszymi jako organu kompetencjami. O tym zawsze decyduje strona zainteresowana, czyli przewoźnik kolejowy lub poszczególni marszałkowie, minister infrastruktury. Jeżeli chodzi o moje osobiste odczucie, chcąc zachęcać podróżnych do podróżowania i do tego, żeby przyjmować część pasażerów z innych gałęzi transportu, myślę, że trzeba zachować ostrożność, żeby takimi działaniami nie spowodować jakiegoś trendu odwrotnego.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Bardzo serdecznie dziękujemy panu prezesowi i współpracownikom za wnikliwą prezentację i odpowiedzi na pytania.

Zamykam posiedzenie Komisji.